

Sitzung vom 31. Januar 2024

**106. Anfrage (1200 Veloschwachstellen – wo sind wir?
Keine Veränderung seit 2016?)**

Kantonsrat Ulrich Pfister, Egg, und Kantonsrätin Ruth Ackermann, Zürich, haben am 27. November 2023 folgende Anfrage eingereicht:

In den vergangenen Jahren nahm die Förderung des Veloverkehrs einen immer grösseren Stellenwert in der kantonalen Politik ein. Bei der Verabschiedung des Velonetzplanes im Jahre 2016 wurden 1'200 Schwachstellen erhoben. In der Anfrage 277/2019 wurde die Nachführung des Standes dieser Schwachstellen auf Mitte 2020 in Aussicht gestellt. In der Anfrage 424/2020 (Antwort 3.3.2021) erfolgte die Aussage, dass es zurzeit nicht möglich sei, diese Frage zu beantworten.

In der Zwischenzeit wurden diverse, teilweise kostenintensive Vorstösse überwiesen, welche sich als Grundlage immer auf die 1'200 Schwachstellen beziehen. So wurde im Budget der jährliche Betrag von 16 auf 20 Millionen Franken aus dem Strassenfond für die Erstellung der Veloinfrastruktur gesprochen. Das Veloförderprogramm 2 wurde am 6.9.2021 mit 20 Millionen Franken alimentiert. Im November 2021 sprach der Kantonsrat 73 Millionen Franken für Veloschnellrouten. In Zusammenhang mit der Verlängerung der Glatttalbahn sind ca. 100 Millionen Franken für Veloinfrastrukturen vorgesehen. Der RRB 102/2023 schaffte fünf zusätzliche Stellen beim Tiefbauamt zur Behebung der Schwachstellen. Zu guter Letzt sind die Motion 365/2020 (Velonetzplan) und die Motion 62/2021 (Radwegfond) mit Kostenfolgen für den Kanton in der Vernehmlassung.

In diesem Zusammenhang wird der Regierungsrat gebeten folgende Fragen zu beantworten:

1. Im Kanton Zürich wurden 2012 Standards für Veloinfrastrukturen festgelegt, welche nun durch die Standards 2023 ersetzt wurden. Gehen wir richtig in der Annahme, dass es sich bei Standards um wenn immer möglich anzustrebende Infrastrukturen für den Veloverkehr handelt, diese aber keinen Gesetzescharakter haben?
2. Bei einer fehlenden Veloinfrastruktur handelt es sich um eine Schwachstelle. Gilt eine vorhandene Veloinfrastruktur, welche nicht den Standards entspricht, ebenfalls als eine Schwachstelle? Wenn ja, warum?

3. Wird eine Veloinfrastruktur, welche gemäss den Standards von 2012 erstellt wurde, wieder als Schwachstelle erfasst, wenn diese nicht den heute gültigen Standards 2023 entspricht?
4. Wurden die Schwachstellen in Hinblick auf die Zuständigkeiten des Kantons und der Gemeinden differenziert erhoben?
5. 2016 wurden 1'200 Schwachstellen im Velonetz erhoben. Wurden als Kriterien die damals gültigen Standards für Veloinfrastrukturen des Kantons Zürich aus dem Jahre 2012 verwendet? Wenn nein, aufgrund welcher Kriterien wurden diese Schwachstellen erfasst?
6. Kann der Fortschritt der Schwachstellenbehebung aufgrund der Datengrundlage der ersten Erfassung nachgeführt werden? Wenn nein, warum nicht?
7. Ist zwischenzeitlich eine Nachführung der noch vorhandenen Schwachstellen erfolgt? Wenn ja, wie ist der heutige Stand?
8. Sollte die Behebung der Schwachstellen noch nicht nachgeführt sein, warum wurde diese nicht nachgeführt und bis wann kann mit der Nachführung und konkreten Zahlen gerechnet werden?
9. Teilt der Regierungsrat unsere Ansicht, dass die Kenntnis bezüglich der noch offenen Schwachstellen eine wichtige Grundlage zur Beschlussfassung weiterer Velomassnahmen ist? Wenn nein, auf welche Grundlagen will sich der Regierungsrat abstützen?

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Ulrich Pfister, Egg, und Ruth Ackermann, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Die Annahme ist richtig.

Zu Frage 2:

Schwachstellen sind Abweichungen vom Ist- zum Sollzustand gemäss Standards. Entsprechend gibt es auch bei Staatsstrassen und Wanderwegen Schwachstellen. Ungenügend dimensionierte Veloinfrastrukturen bedeuten objektive und subjektive Sicherheitsdefizite, Gefahrenstellen und Unfallschwerpunkte. So werden Velofahrende auf zu schmalen Radstreifen mit zu geringem Abstand überholt, und zu schmale Rad-/Fusswege führen zu Konflikten zwischen Fussgängerinnen und Fussgän-

gern und Velofahrenden. Die neuen Standards 2023 greifen diese und weitere Problematiken auf, weshalb auch nur standardmässige Ausführungen von Veloinfrastruktur gemäss den neuen Standards zur vollständigen Behebung von Schwachstellen infrage kommen.

Zu Frage 3:

Eine Neuerhebung der Schwachstellen ist gegenwärtig nicht geplant. Projekte werden nach den aktuell geltenden Standards geplant und gebaut.

Zu Frage 4:

Die Schwachstellenerhebung beschränkte sich auf den kantonalen Velonetzplan. Soweit Radwege in Anwendung von § 35 des Strassengesetzes (LS 722.1) über Anlagen Dritter, insbesondere Gemeindestrassen, verlaufen, wurden auch dort die Schwachstellen erhoben.

Zu Frage 5:

Die Schwachstellen wurde vom Amt für Verkehr (heute Amt für Mobilität) gestützt auf die damals zur Verfügung stehenden Grundlagen ermittelt. Hierzu zählt unter anderem die Weisung «Anlagen für den leichten Zweiradverkehr des Kantons Zürich» von 2012. Für die Hierarchiestufen «Veloschnellroute» und «Hauptverbindungen» gab es zur damaligen Drucklegung keine Ausführungen. Hierzu wurde ein Produktkatalog mit den wichtigsten Parametern erstellt und für die Beurteilung verwendet.

Zu Frage 6:

Ja, dazu befindet sich derzeit ein sogenanntes Umsetzungscontrolling im Aufbau.

Zu Fragen 7 und 8:

Zurzeit können noch keine abschliessenden Aussagen gemacht werden. Aufgrund der durchschnittlichen Dauer von fünf bis acht Jahren für ein Projekt von der Initialisierung bis zur Ausführung wurden in den letzten Jahren vor allem Projekte umgesetzt, die bereits vor Inkrafttreten des kantonalen Velonetzplans bzw. dem Erlass der Standards Veloverkehr gestartet wurden. Der Fokus dieser Projekte lag zudem noch auf der Sanierung im Bestand und nicht auf der Verbesserung der Veloinfrastruktur.

Die beim Amt für Mobilität angesiedelte Fachstelle Veloverkehr rechnet zurzeit mit dem Abschluss dieser ersten Controlling-Runde bis Ende 2024.

Zu Frage 9:

Die Kantone sind gemäss Art. 19 Abs. 1 Bst. b des Bundesgesetzes vom 18. März 2022 über Velowege (SR 705) verpflichtet, bis 2043 ein durchgängiges Velowegnetz mit den entsprechenden Infrastrukturen zu erstellen. Mit dem kantonalen Velonetzplan (also dem strategischen Plan),

der behördenverbindlichen Festsetzung des Velonetzplans in den regionalen Richtplänen und den Standards Veloverkehr verfügt der Kanton über alle erforderlichen, spezifischen Planungsinstrumente, um die Umsetzung voranzutreiben.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Baudirektion.

Vor dem Regierungsrat
Die Staatsschreiberin:
Kathrin Arioli